0e Année ⌀ N° 454 — 50 centimes — 1er Juin 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : Bordeaux-Paris ⌀ Le Prix de Diane

LA COURSE BORDEAUX-PARIS

Le vainqueur Van Houwaert en tête, quelques kilomètres avant Orléans.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ● Jeunesse ● L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ●
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM
LA CORRIDA
VIOLETTE
BRISE EMBAUMÉE

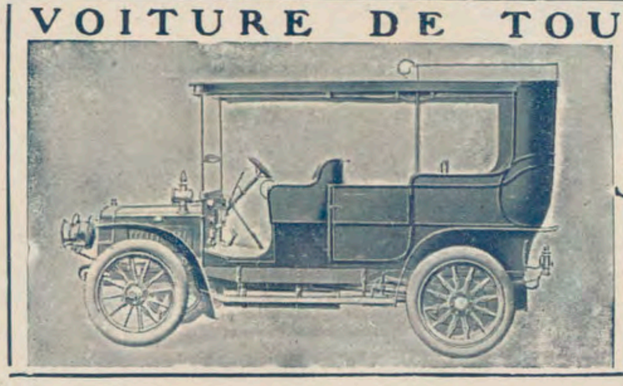
PICON Boisson
PICON Tonique
PICON
PICON Agréable
PICON
et PICON
PICON Rafraîchissante
PICON

FINE-HENDAY
★ Izarr
Liqueur exquise des
BASQU
GRATTAU
Hendaye (

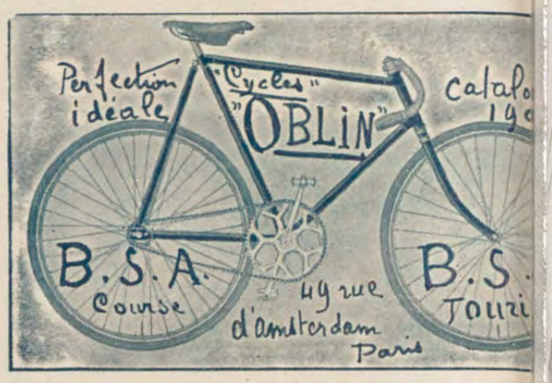
PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

OPINION DES CHAUFFEURS
qui les emploient
LES CHAINES RAFER
POUR AUTOMOBILES SONT SUPERIEURES

VOITURE DE TOURISME
EUGÈNE BRILLIE



Construite par
SCHNEIDER & Cie, du Creusot
Dans leurs Ateliers du HAVRE
PARIS
67, rue de Miromesnil, 67

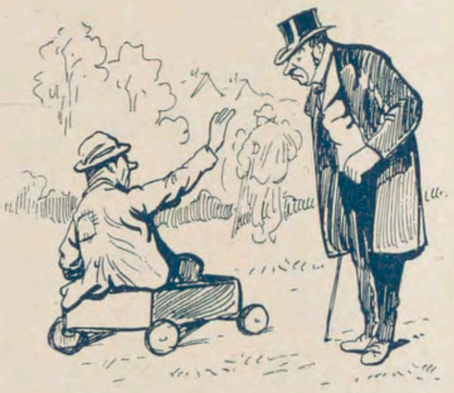


La Semaine Comique, par Henriot.

MODES SPORTIVES
Casquettes et coiffures pour aéronautes.

— Qu'est-ce que vous savez des « Gaulois ».
— C'est le nom des pneus les plus résistants du monde... ils n'éclatent jamais, M'sieu, papa en a !

— C'est un poème que j'ai composé en l'honneur des Aéromotocyclettes... ça s'appelle « l'Hélice dans la vallée ».



— J'ai bien vu dans les journaux que vous aviez constitué un syndicat... mais qu'est-ce que vous réclamez au juste ?
— Des voitures automobiles !

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

PLAQUES RADIO-
BROM GUILLEMINOT ULTRA-
RAPIDES

EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

FAUTEUILS mûs par la personne assise DUPONT à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses

LE PNEU VÉLO
LE PLUS RÉPANDU EN 1907
EST LE
PNEU
MICHELIN
IL EST EN VENTE
CHEZ TOUS LES
BONS AGENTS
L'EXIGER

DÉFIEZ-VOUS, Ma
de l'action nocive du temps. — Prenez tous l
au coucher deux dragées de ROMASTINE BO
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'AM
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉT
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun

CYCLISTES-CHAUFFEUR
Les COMPRIMÉS de KO
du Dr HECKEL, donnent FORCE - VIGUEUR - RÉSIS
Deux Comprimés par heure en moye
Phie VIAL, 20, rue de Châteaudun, et dans toutes les Pha

SIROP
POLYFORMIAT
du Dr CHAPELLE
Anémie - Neurasthénie - Albuminur
Grippe - Faiblesse Générale - Convales
PUISSANT STIMULANT
DE TOUS LES MUSCLE
Phie LOISEAU, 7, rue du Rocher, PARIS et princ

HERNIE GUÉR

par le Nouveau BANDAGE ME
Accepté p. la Société de Chirur
Recommandé par
Membres du Corps M
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur
supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. L
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver d
Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. C
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hono

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

1er Juin 1907 — N° 454
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

LA COURSE BORDEAUX-PARIS. — VAN HOUWAERT A LA SORTIE DU PONT DE CHAUMONT

La Course annuelle Bordeaux-Paris, disputée pour la 17e fois samedi et dimanche dernier, est revenue au coureur belge Van Houwaert, dont le nom paraît pour la troisième fois seulement dans un compte-rendu de course. Il s'était classé, il y a deux mois, second dans Paris-Roubaix. Van Houwaert a couvert les 575 kilomètres du parcours, la première partie sous la pluie, et la seconde sous un soleil ardent, en 19 h. 40 m. 42 s. 1/5, ce qui donne une moyenne de 29 kil. 235 à l'heure.

(Voir pages 367 et 369 à 372.)

LE CONCOURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

Depuis deux semaines se dispute le Concours de Véhicules industriels et de voitures de petit tourisme qui durera vingt-deux jours. Les concurrents auront à couvrir environ 4.000 kilom. sur des itinéraires aussi durs que variés

CONCOURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS
ORGANISE PAR LA COMMISSION DES CONCOURS AVEC L'APPUI
ET SOUS LE PATRONAGE DU MINISTRE DE LA GUERRE

Le pesage d'un Concurrent.
Comme à l'ordinaire, le pesage des véhicules concurrents s'est fait sous la direction de M. Chameroy.

Les véhicules industriels au quai d'Orsay.

C'est dans les magasins d'équipements militaires du quai d'Orsay qu'a été inauguré par le Ministre de la Guerre, le concours de véhicules industriels et de petit tourisme, organisé par l'Automobile-Club de France avec le concours de l'Etat-Major de l'armée.

Les Concours de Véhicules Industriels ou, comme on dit plus communément, de poids lourds, qui se disputaient autrefois au milieu de l'indifférence générale, devant quelques rares curieux, toujours les mêmes, sont en passe de devenir, sinon une manifestation mondaine, tout au moins une épreuve très officielle et honorée des visites des représentants les plus élevés de notre hiérarchie gouvernementale.

Les poids lourds et l'armée. C'est qu'on a compris depuis quelques années dans l'armée le rôle énorme que pouvaient jouer, sinon pour l'artillerie proprement dite — le canon automobile n'est pas encore né — mais pour les multiples services de l'arrière, les transports automobiles. Nous avons déjà eu l'occasion de traiter ce sujet à plusieurs reprises à cette même place, aussi, n'y reviendrai-je pas. Mais que je puisse, cependant, insister sur les nombreux usages que peuvent faire de l'automobile les services de transport de munitions, de vivres, les ambulances, etc., sans compter qu'avec quelques omnibus automobiles, il serait facile de transporter rapidement sur un point donné un groupe d'hommes résolus pour opérer une diversion, tenter une surprise, faire sauter un pont, ou un ouvrage d'art.

Aussi doit-on se féliciter d'avoir vu le ministère de la Guerre, non seulement accorder son appui pour le Concours organisé par l'Automobile-Club de France, mais prendre part, effectivement, à son organisation. C'est, en effet, dans des locaux dépendants de ce ministère, dans les anciens magasins d'équipements militaires du quai d'Orsay, qu'il a été procédé au pesage et que sont tous les jours garés les véhicules concurrents sous la sauvegarde des baïonnettes de nos lignards. Le jury du Concours comprend une section militaire, composé du général Zimmer, du colonel Goigoux, du lieutenant-colonel Bro, des commandants Dubois, Ferrus et Prévost, des capitaines Borschneick, Enaux et Etiévant, des intendants Dupain et Derdos et du médecin-major Dommartin.

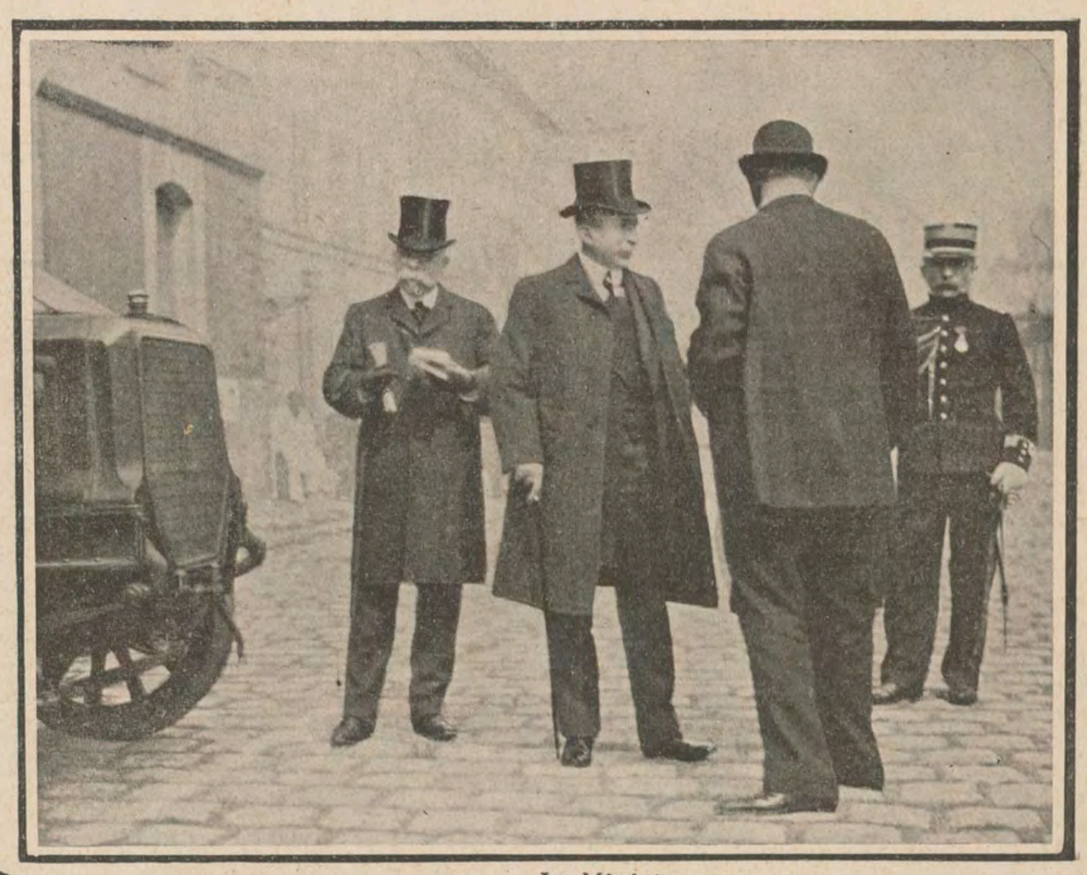
Enfin, le général Picquart a tenu à venir voir lui-même les concurrents, et s'est rendu au pesage, malheureusement encore un peu désert, le premier jour, accompagnés des généraux Brun et Zimmer, chef et sous-chef d'Etat-major général de l'armée.

Espérons que cette sollicitude se traduira, à la fin du Concours, d'une façon plus pratique par quelques commandes importantes qui seront les bienvenues de nos industriels français.

Un règlement sévère Les 55 engagés vont être, pendant ces trois semaines, soumis à une tâche très dure. Ils auront, en effet, à transporter d'une façon permanente leur charge maximum, ce qui n'arrive jamais dans la réalité, mais encore ils seront soumis au régime des parcs fermés, c'est-à-dire que toute réparation ou tout nettoyage sera pris sur le temps de route. En outre, toutes les pièces essentielles seront plombées et poinçonnées.

Les concurrents sont divisés en six catégories, les cinq premières, suivant le poids transporté, et la sixième comprenant les véhicules de transport en commun. Ils ont à couvrir chaque jour et, pendant vingt-deux jours consécutifs, des étapes variant de 150 à 200 kilomètres à une vitesse maximum de 25 kilomètres, mais devant atteindre un minimum variant de 10 à 15, suivant les catégories. Enfin, à l'inverse de ce qui s'était passé dans les précédents concours, où tous les concurrents étaient premiers, puisqu'ils avaient tous accompli leur parcours dans la limite du règlement, il y aura cette année un classement.

Ce classement se fera au moyen d'une épreuve de consommation à la tonne kilométrique, sur un Circuit fermé de 100 à 150 kilomètres, suivant la catégorie. Il y aura donc, dans chaque catégorie, un véritable classement.



Le Ministre au pesage.

Le général Picquart s'est rendu, le premier jour, au pesage, accompagné du général Brun et du général Zimmer.

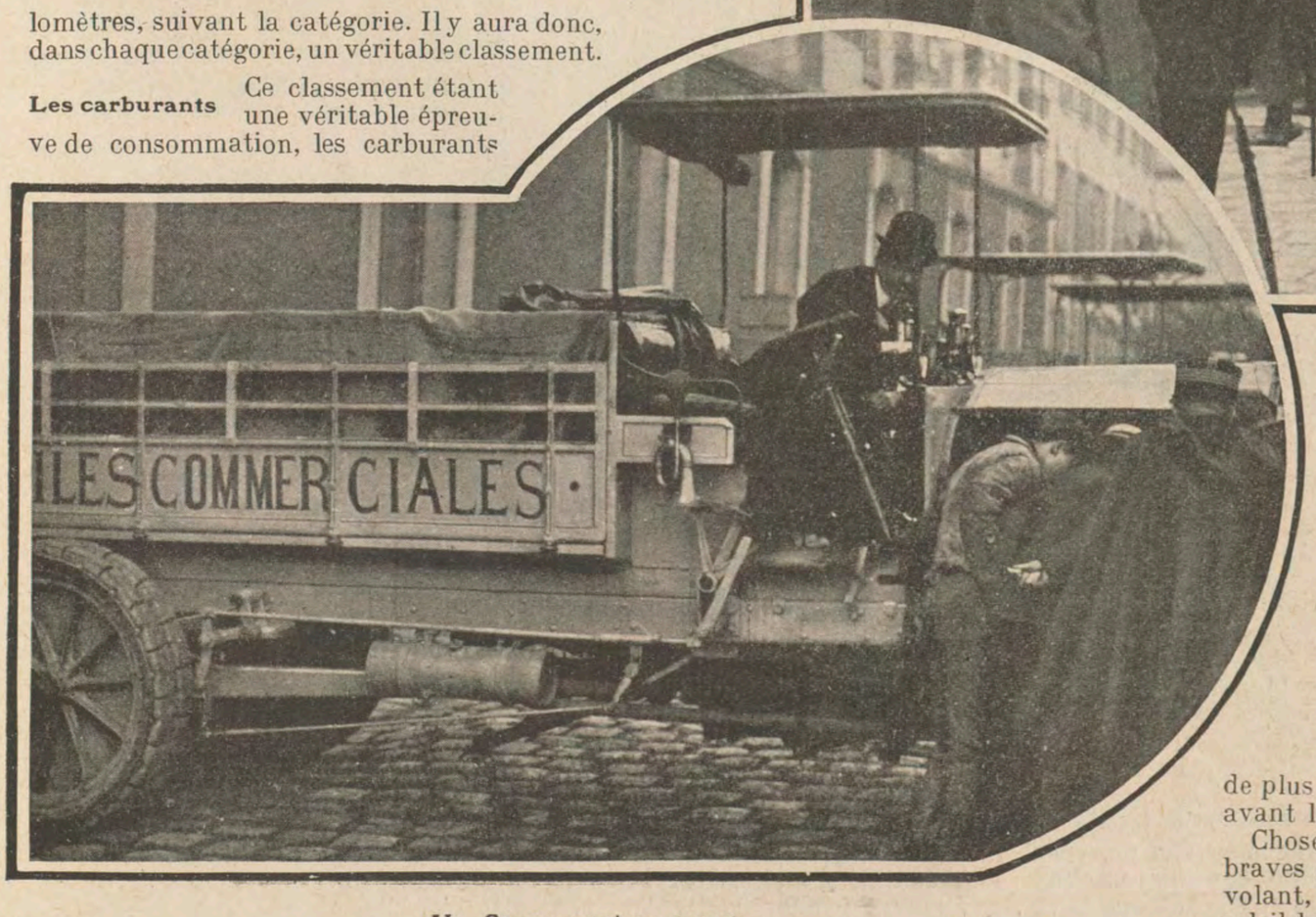
Les carburants Ce classement étant une véritable épreuve de consommation, les carburants joueront donc un rôle important dans l'épreuve. C'est très juste, car la question de consommation est des plus importantes dans les services de transports industriels ou de transport en commun. Nous n'y rencontrerons pas cette année l'alcool, qui se trouve handicapé par le règlement, mais nous y verrons, en revanche, un nouveau carburant employé par Brillié, la naphtaline. Excellent écoulement d'un produit reconnu non seulement inefficace, mais encore nuisible pour la conservation des fourrures.

Les Conseillers Municipaux.

La délégation du Conseil Municipal, composée de MM. Duval-Arnould, Chassaigne-Guyon, Evans, Alpy, Froment-Meurice, Dausset, Roussel, est reçue par le marquis de Dion, président de la commission des concours.

Les opérations du contrôle.

MM. Longuemare, Lumet, Sèré de Rivière et Lagarrigue, ont procédé aux opérations de mesurage, plombage et poinçonnage des divers organes des châssis.



Un Concurrent au garage.

Pendant les deux journées, de nombreux officiers d'Etat-Major ont examiné les concurrents dans leur garage.

Lorsque paraîtra ce numéro, les dures épreuves ne seront pas encore terminées, mais à l'heure où j'écris ces quelques lignes, elles sont déjà assez avancées pour me permettre de tirer une conclusion des résultats déjà acquis. La plupart des concurrents ont résisté vaillamment aux travaux pénibles qui leur ont été demandés, et, ce qu'il y a de plus curieux c'est que les conducteurs ont été fatigués avant les voitures.

Chose assez naturelle d'ailleurs : on a demandé à ces braves gens de rester douze ou quinze heures par jour au volant, tantôt sous des averses glaciales, tantôt sous un soleil brûlant. On eut pu leur accorder, au moins, le repos hebdomadaire !

F.-A. Wheel.

LE TOUR DE FRANCE DE *Je sais tout*

L'Automobile du Concours de *Je sais tout* est partie pour son tour de France, le 25 mai, à deux heures et va établir le record des 85 départements

C'est samedi dernier, 25 mai, à 2 heures, que l'automobile de *Je sais tout*, qui va accomplir le Tour de France et établir le record des 85 départements suivant l'itinéraire que nous avons publié dans un de nos derniers numéros, est partie de notre Hôtel, 90, avenue des Champs-Elysées. Une foule de notabilités sportives et mondaines était venue assister au départ de cette superbe randonnée, dans laquelle l'auto de *Je sais tout* va parcourir 8.000 kilomètres, qu'elle s'efforcera de couvrir en moins de trente-et-un jours, temps qui fut employé, il y a deux ans, par une autre voiture, pour un semblable voyage.

Nos lecteurs trouveront dans l'*Auto* chaque jour les nouvelles des voyageurs. Nous les prions

La voiture de *Je sais tout* devant l'Hôtel des publications Pierre Lafitte et Cie.

C'est un châssis 24 chevaux de la Société des Automobiles Eugène Brillié, construit par MM. Schneider et Cie du Creusot, dans leurs ateliers du Hâvre, carrosserie de la maison Belvalette, *pneumatiques et jantes amovibles* Michelin, *radiateur* Grouvelle et Arquembourg.

Autour de la voiture.

La veille du départ, toute la journée, ce fut un défilé ininterrompu autour de la voiture de Je sais tout.

d'assister dans chaque ville à la réception qui leur sera faite. Rappelons que, dans chaque département, un concours est ouvert, portant sur l'heure d'arrivée au chef-lieu du département, indépendamment du Concours d'Honneur, dont le premier prix consiste en une superbe automobile d'une valeur de 25.000 francs, châssis 24 ch. de la Société des Automobiles Eugène Brillié, fournisseur des autobus de la Cie générale des omnibus, construit par MM. Schneider et Cie, du Creusot, dans leurs ateliers du Havre, carrosserie limousine de luxe de la maison Belvalette, pneumatiques et jantes amovibles Michelin, radiateur Grouvelle et Arquembourg.

Ce Concours d'Honneur consiste à dire à quelle heure exacte, minute, seconde, cinquième de seconde, l'automobile de *Je sais tout* sera de retour à son point de départ. D'après notre tableau de marche, cette arrivée se fera le 22 juin, entre 4 heures et 8 heures du soir. J.-B.

NOTES DES ÉDITEURS

Le 10 juin prochain paraîtra, dans la collection Pierre Lafitte, à 3 fr. 50, *Arsène Lupin, gentleman-cambrioleur*, de notre collaborateur Maurice Leblanc.

Ce premier volume de la série des *Aventures extraordinaires d'Arsène Lupin* contiendra le récit des premiers exploits de l'aventurier de haute allure et d'élégante silhouette dont Maurice Leblanc, que l'on a pu fort justement surnommer *le Conan Doyle français*, a créé le type original et puissant.

Une spirituelle préface de Jules Claretie, de l'Académie française, présentera le livre, l'auteur et le héros et, par une ingénieuse et nouvelle combinaison, non encore employée en librairie, un concours spécial, doté de prix intéressants et nombreux, sera réservé aux acheteurs de ce volume Les aventures d'Arsène Lupin effareront, charmeront et amuseront leurs lecteurs, et la figure étrange de celui-ci prendra rang au nombre des personnages popularisés par le roman.

Cette œuvre recueillera sans nul doute le succès qui a marqué les œuvres précédentes de Maurice Leblanc.

Le numéro exceptionnel que nous préparons sur le Grand Prix de l'A. C. F. sera mis en vente dès le 24 juin.

Nous espérons qu'il remportera un succès semblable à celui de notre numéro de Noël. Grâce à sa documentation tant au point de vue texte qu'illustrations, il dépassera certainement ce qui a été fait jusqu'à ce jour.

Le numéro de *Musica* qui a paru le 25 mai est entièrement consacré à Camille Saint-Saëns. Dans le supplément musical, plusieurs chefs-d'œuvre du maître. Dans le magazine, articles de M.-André Messager, Mme Pauline Viardot, MM. Georges Marty, I. Pinlipp, Georges Pioch, René Thorel.

Pierre Lafitte et Cie.

Photographies de notre envoyé spécial.

LA COURSE BORDEAUX-PARIS (1)

GEORGET CHANGE DE CULOTTE AVANT BEAUGENCY.

La première partie du parcours de l'épreuve fut effectuée sous une pluie torrentielle. Les vêtements des coureurs étaient imprégnés de boue et la plupart virent leur culotte les quitter en route, usée par le frottement. Notre photographe a pu saisir Georget, au moment où, assis sur l'herbe avant Beaugency, il quitte la sienne pour prendre celle d'un de ses entraîneurs. En haut, ce dernier, drapé dans la couverture qui remplaça pour lui, jusqu'au Parc des Princes, son vêtement indispensable.

(Voir pages 369 à 372.)

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La voiture Charron qui doit faire Paris-Saint-Pétersbourg, conduite par l'excellent conducteur Champoiseau.

LA MAUVAISE PASSION

Si l'automobile a eu dès le début ses enragés partisans, ses adversaires ont montré une égale passion dans leurs attaques qui n'ont pas toujours été ni très honnêtes ni très loyales, et il faut l'avouer, ce n'est pas un sentiment de fureur très noble qui anime le simple mortel toujours réduit à respirer la poussière de la route et les parfums d'essence. Il entre dans son animosité une grosse part de jalousie. La jalousie de celui qui n'a pas d'auto, qui le plus souvent n'en aura jamais, et qui, pour cette raison, rejette systématiquement l'automobile dans les sports ridicules, et se refuse à le comprendre. Il est vrai qu'il a ses raisons pour cela.

Et puis tous ceux qui ont fait un peu de route connaissent la haine féroce que leur portent pour d'autres raisons les paysans. L'automobile c'est l'ennemie,c'est elle qui écrase les poules, les oies, les dindons, toute la basse-cour, qui, en fait de cour, prend la route; c'est elle qui sème avec largesse la poussière et les cailloux dans les champs et les potagers limitrophes; c'est elle qui écrase les enfants imprudents; il est vrai que les paysans lui en veulent moins pour ça que pour l'hécatombe de dindons et d'oies.

A propos de la haine que l'automobile inspire dans les campagnes, voici une petite aventure qu'eut un de nos plus talentueux auteurs dramatiques, qui est en même temps un passionné de ce sport. Il faisait de la route dans le midi de la France, si je m'en souviens, et une panne l'oblige à s'arrêter. Or, pendant qu'il cherchait à réparer sa voiture, deux paysans penchés sur des bicyclettes le dépassent et s'arrêtent pour l'invectiver :

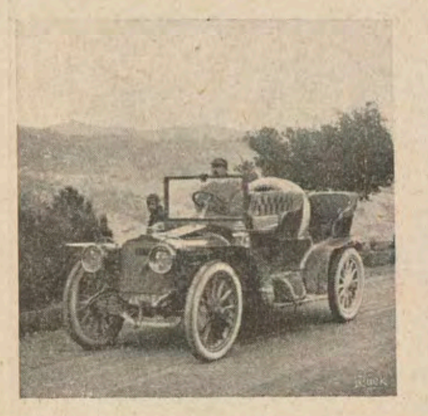
— Ecraseurs !... Fous !... Assassins !...

Suit la litanie de toutes les expressions flatteuses usitées en pareil cas.

L'homme de lettres ne se facha pas et leur dit simplement :

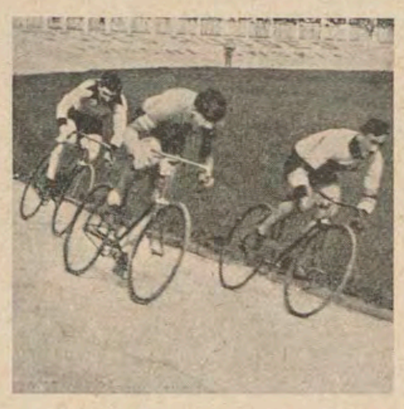
— Il y a dix ans, j'ai passé dans ce pays par ici, en bicyclette, et vos pareils se sont montrés aussi intransigeants dans leurs opinions que peu courtois dans la forme. vous êtes donc passés, vous aussi, au rang des écraseurs. De quoi vous plaignez-vous?

F.-A. Wheel.



Dans la course Paris-Monte-Carlo, Gauderman qui a été blessé dans l'accident du pauvre Albert Clément.

CYCLISME



La finale du Championnat de France de vitesse amateurs. De gauche à droite Tardieu, 3e, Schiller, 2e et Devoissoux vainqueur.

LES DEUX EX-CHAMPIONS

Jacquelin jaloux de voir Major Taylor revenir a la piste est vite parti de Lisbonne pour se rencontrer à nouveau avec lui. Le match que d'aucuns assuraient devoir être une exhibition ridicule, donna lieu à des arrivées très disputées et très intéressantes. A la stupéfaction de tous, ce fut Jacquelin qui gagna. Et ceux qui s'étaient attardés dans les colonnes de leur journal à prétendre que ce match serait une rencontre de « toquards » furent bien obligés d'avouer que les temps etaient excellents.

Que conclure sinon que ces deux hommes sont toujours les égaux des meilleurs et qu'avec un peu plus d'entrainement ils seront en mesure de les régler tous? C'est la théorie que nous avons toujours soutenue et l'avenir nous donnera sans doute raison En ce qui concerne Major Taylor, je serai plus affirmatif, car il s'entraîne très sérieusement, fait des progrès de plus en plus sensibles chaque jour et ne perd pas le bénéfice du travail accompli. Il n'en est pas de même de Jacquelin qui souvent, au lieu de s'entraîner, se laisse surtout entraîner par ses amis. Mais l'approche des grandes épreuves ne va-t-elle pas lui mettre un peu de plomb dans la tête et lui donner l'énergie de travailler méthodiquement. Il est encore capable de recueillir les ovations d'antan, de même que Major Taylor.

Et le lot des champions du ciment augmenté de ces deux ex-étoiles, rendra les courses plus palpitantes et plus émotionnantes.

Ayons confiance et espérons. *Amen!*

Espérons surtout que nos confrères voudront bien rendre à César ce qui appartient à César !

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

(Du 19 au 25 Mai.)

CYCLISME

Dimanche 19 mai.

Vélodrome Buffalo. — *Prix de la Pentecôte* : 1. Friol, 2. Mayer, 3. Comès.

Course Paris-Dieppe (156 kilomètres) : 1. Lignon. en 5 h. 1 m. ; 2. L. Trousselier, en 5 h. 3 m. ; 3. Ricaux, en 5 h. 3 m. 1/5 ; 4. A. Pottier, en 5 h. 3 m. 2/5.

Lundi 20 mai.

Parc des Princes. – *Match à Quatre* : 1. Friol, 2. Ellegaard, 3. Major Taylor, 4. Poulain.

Jeudi 23 mai.

Vélodrome d'hiver. — *Match Jacquelin-MajorTaylor* : 1. Jacquelin, 2. Major Taylor.

ATHLÉTISME

Le Racing Club bat le South London Harriers par 5 à 2.

Le Polytechnic Havrais bat le Stade par 5 a 2.

HIPPISME

Dimanche 19 mai.

Longchamp. *Prix Lupin* (2.100 mètres) : 1. Sans-Souci II, au baron E. de Rothschild (M. Henry), 2. Pitti, 3. Saint-Astra. (12 partants.)

Lundi 20 mai.

Saint-Cloud. — *Prix Flying Fox* (2.400 mètres) : 1. Biniou, à M. I. Wysocki (Cormack), 2. Mon Général, 3. Bol (8 partants.)

Jeudi 23 mai.

Longchamp. — *Prix des Acacias* (2.400 mètres) : 1. Calomel, à M. Aumont (Cormack), 2. Montjoie, 3. Evohé. (4 partants.)

LE CHERCHEUR DE MERVEILLEUX

Le Chercheur de Merveilleux est un roman fantastique moderne, d'une haute tenue littéraire, qui s'apparente aux meilleures productions d'Edgar Poe et de Hoffmann. L'intérêt y est constamment extrême. Ouvrez cette fiction étrange et belle et vous ne la quitterez qu'à la dernière page; ensuite vous la relirez et vous y retrouverez les mêmes intenses émotions.

L'auteur est M. J. Joseph-Renaud, qui s'est affirmé là un maître du genre fantastique. Les éditions successives du *Chercheur de Merveilleux* s'enlèvent avec une vitesse étonnante C'est un grand succès. Depuis longtemps n'avait paru un roman à la fois aussi littéraire et aussi passionnant. Passionnant, n'est pas assez : disons *hallucinant*!

Lisez *le Chercheur de Merveilleux*.

ATHLÉTISME

A la Fête Fédérale de Clermont-Ferrand, une Société féminine de Gênes exécutant, en équilibre, des exercices de gymnastique.

OUBLI ET RÉNOVATION.

D'honnêtes sportsmen viennent de découvrir la lutte à la corde. C'est un sport agréable, qui donne des émotions aux spectateurs et ne saurait qu'être profitable aux personnes qui s'y adonnent. C'est donc l'exercice idéal — ou quelque chose d'approchant.

Le fait est assez curieux pour être signalé, mais peut-être ce sport ne sera-t-il pas tout à fait du goût des athlètes qui seront dans l'impossibilité d'employer des expressions anglaises, histoire de faire croire qu'ils savent cette langue et comprennent ce qu'ils disent.

Ce n'est, du reste, rien de plus qu'une rénov tion. Avant l'introduction des jeux athlétiques chez nous, on luttait a la corde dans les salles de gymnastique de tous les établissements d'instruction. Et voila donc enfin un sport qui ne doit rien aux Anglais.

C'est peut-être cette considération qui lui vaut d'avoir été si bien accueilli au cours d'une récente réunion. Il est probable que dans quelques mois, nous lutterons tous à la corde, et que les officiels du sport eux-mêmes, ne dédaigneront pas d'y exercer leurs muscles ou d'essayer de s'en faire.

C'est un petit exercice, pour qui nous avons ressenti soudain une grande, une irrésistible passion, comme nous en avons éprouvé une, tout d'un coup, pour la marche Car nous ne trouvons plus rien de nouveau et nous nous contentons de retrouver ce que nous avions pris soin d'oublier — pour nous faire une surprise. Et ceci doit nous rassurer sur l'avenir inquiétant de certains sports pratiqués sans entrain : nous y re iendrons après les avoir délaissés. L'essentiel est que nous soyons toujours décidés à en pratiquer au moins un. F. Bidault.

HIPPISME

L'ex-jockey Carver, qui gagna le Grand Prix sur Boïard, vient de mourir à Chantilly, blessé dans une rixe.

SUR LE TERRAIN DES AIGLES

Il semble qu'il y ait en ce moment une véritable épidémie sur ces malheureux chevaux de courses. La semaine dernière, c'est encore Ganelon II qui s'est cassé la jambe en galopant sur le terrain des Aigles. Chacun de nos confrères, agissant comme une simple Chambre de députés, se constitue en commission d'enquête et tire des déductions plus ou moins rigoureuses.

Pour ne pas être en reste, je veux faire de même; mais je me bornerai à enregistrer le résultat de leurs observations Les uns nous disent : « C'est le quatrième accident de ce genre qui se produit au même endroit en l'espace d'une semaine » Je me suis reporté aux collections de journaux; je trouve le 23 mai la jambe cassée de Ganelon II, et d'un. Le 17 mai, je vois que Rodolfo, de l'écurie R. Count, s'est cassé un boulet en galopant sur les Aigles et a dû être abattu; ça fait deux. Il y a bien, le même jour, un semblable accident survenu à un poulain de trois ans par Winkfield's Pride de l'écurie Milton; mais cela se passait sur la route des Lions, qui se trouve en pleine forêt et loin des Aigles. Enfin le 16 mai, Rastignac s'est tué en sautant des obstacles; mais c'était à Achères. Donc ces deux derniers ne comptent pas. Restent les deux premiers; et encore, pour Ganelon II, est-il permis de faire remarquer qu'il souffrait très sérieusement des épaules depuis huit jours? D'autres expliquent que ces accidents, très fréquents aux Aigles se produisent au lendemain de pluies violentes. Je croyais jusqu'ici que quand il pleut, la terre se mouille, et que, quand la terre est mouillée. elle s'amollit! Je puis me tromper.

Une remarque pour finir : il a été donné sur le terrain des Aigles depuis le commencement de l'année 7 000 galops environ; sur ce nombre deux accidents mortels ne fournissent pas une proportion exagérée. Attendons un peu avant d'accuser la nature du sol; ce n'est pas uniquement sur les Aigles que les chevaux laissent leurs tendons et je ne crois pas que Duke ait manifesté l'intention de quitter Saint-Louis de Poissy à la suite du claquage de Maintenon. Boiard

UNE CURIEUSE CHUTE

Cette photographie anglaise a été prise dans le Farmers Steeple-Chase. On remarquera l'étrange chute du jockey qui se trouve placé au premier plan. Les deux chevaux qui le suivent dérobent et ne semblent pas savoir de quel côté ils doivent diriger leurs pas.

M. Joannot montant en haute-école un 3/4 de sang, faisant la pesade.

LA COURSE BORDEAUX = PARIS

LE SECOND GROUPE PASSE SUR LE PONT DE CHAUMONT.

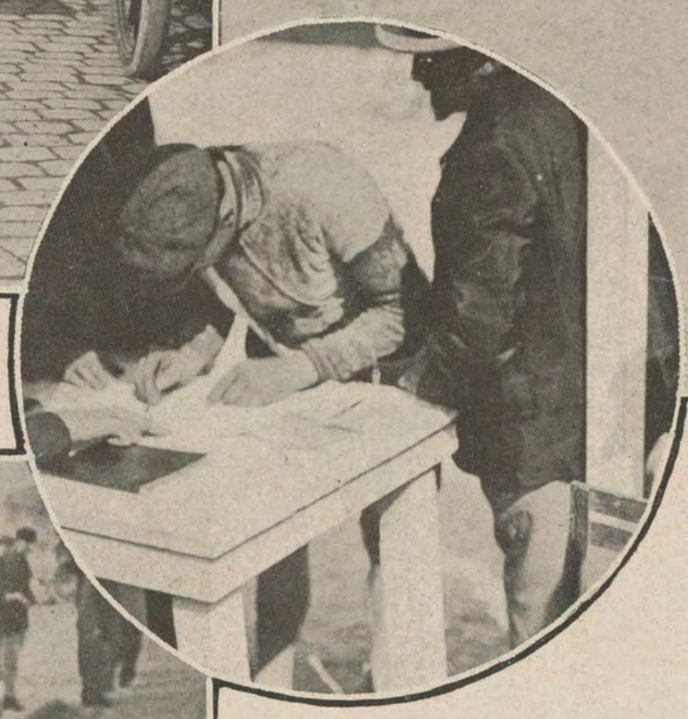
Van Houwaert a réussi a se débarrasser, entre Tours et Montlouis, de Garrigou et est resté seul en tête. Le champion de France a même été rejoint par Ringeval et Petit-Breton et tous trois passent ensemble sur le pont de Chaumont, entourés d'une troupe d'entraîneurs et de suiveurs. Petit-Breton va abandonner à Blois, à la suite d'une blessure à l'aine.

Photographies de notre envoyé spécial

LA COURSE

La voiture d'entraînement de Garrigou.

Tous les concurrents étaient accompagnés de voitures ayant à leur bord les entraîneurs, les soigneurs et les machines de rechange.



Van Houwaer

Le coureur belge, qui s'était trouvé dé peloton. Après avoir successivement tête près de Mers et finissait san

Un nouveau nom, qui es vient de s'inscrire sur l Paris, celui du coureur b

Van Houwaert arrive premier à Blois.

Un public nombreux se pressait aux contrôles : à Blois, malgré l'heure matinale, une foule de curieux était rangés le long du quai et sur les parapets.

La dernière signature

C'est couvert de boue et les yeux br ulés par la poussière que Van Houwaert est arrivé au Parc des Princes.

Voici 17 ans que j'assiste à la course Bordeaux-Paris, je l'ai suivie le plus souvent de bout en bout, autrefois en chemin de fer, depuis quelques années en automobile, et je ne suis pas encore blasé. Mon cas n'est pas spécial.

Alors que les autres épreuves cyclistes laissent un peu froid le grand public, chaque année, la grande course classique trouve sur son parcours les mêmes enthousiasmes.

Mais je dois avouer que rarement épreuve ne m'a semblé aussi intéressante que celle de 1907.

Ce fut, depuis Sainte-Maure un combat sans cesse renouvelé, Van Houwaert revenait peu à peu sur ses concurrents qui l'avaient lâché dans le désordre des signatures au contrôle, les remontait les uns après les autres. Tour à tour, Garrigou, Ringeval, Petit, Breton, cèdent.

Georget résiste plus longtemps. Tous deux passent à Blois en même temps. Enfin il est lâché à son tour et le Belge, galopant par dessus le lot accentue de plus en plus son avance pour finir sans avoir été inquiété pendant toute

La Voiture

C'est sur une six notre disposition par de pneumatiques M chef et notre photogr bout e

BORDEAUX=PARIS

ête, avant Orléans.

Sainte-Maure s'est lancé à la poursuite du Garrigou, Ringeval, Georget, il prenait la été inquiété en 19 h. 40 m. 42 s. 4/5.

Ringeval descend de machine au contrôle de Blois

C'est encore un nouveau, Ringeval qui a pris la seconde place en 19 h. 47 m. 25 s. 3/5. C'est un jeune qui gagnera à son tour.

hême temps un nom nouveau, e des gagnants de Bordeaux= an Houwaert ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Passage à niveau malencontreux !

Au moment où Van Houwaert arrivait au passage à niveau de Saint-Rémy-les-Chevreuse, celui-ci se fermait.

e au Grand Air.

es Hotchkiss, *mise à ble M. Mann et munie que notre rédacteur en mons ont pu suivre de a course.*

la dernière partie du parcours.

Le spectacle de cette lutte épique, qui se disputa sur les rives de la Loire, fut véritablement passionnant. Ce sera certainement un de nos meilleurs souvenirs sportifs que cette chasse effrénée derrière les concurrents.

La meute des suiveurs qu'ils ont prise en passant à Tours s'égrène peu à peu. Bientôt il ne reste plus avec eux que les entraîneurs et les voitures chargées de machines, et de victuailles.

D'un peloton à l'autre, la six cylindres Hotchkiss nous promène. Nous ralentissons peu à peu nous laissant rejoindre. Et quand cinq, six coureurs sont passés devant nous, que l'objectif de Simons a rempli son office. Prignet tourne la manette de son régulateur, et, souple comme un moteur à vapeur, la six-cylindres obéissante s'envole sur la route, à la poursuite des premiers, qu'elle a bientôt rejoints.

Celui qui n'a jamais suivi une épreuve avec une bonne voiture ignorera toujours la saveur des émotions d'une course sur route.

MARCEL VIOLLETTE

Trousselier à Blois.

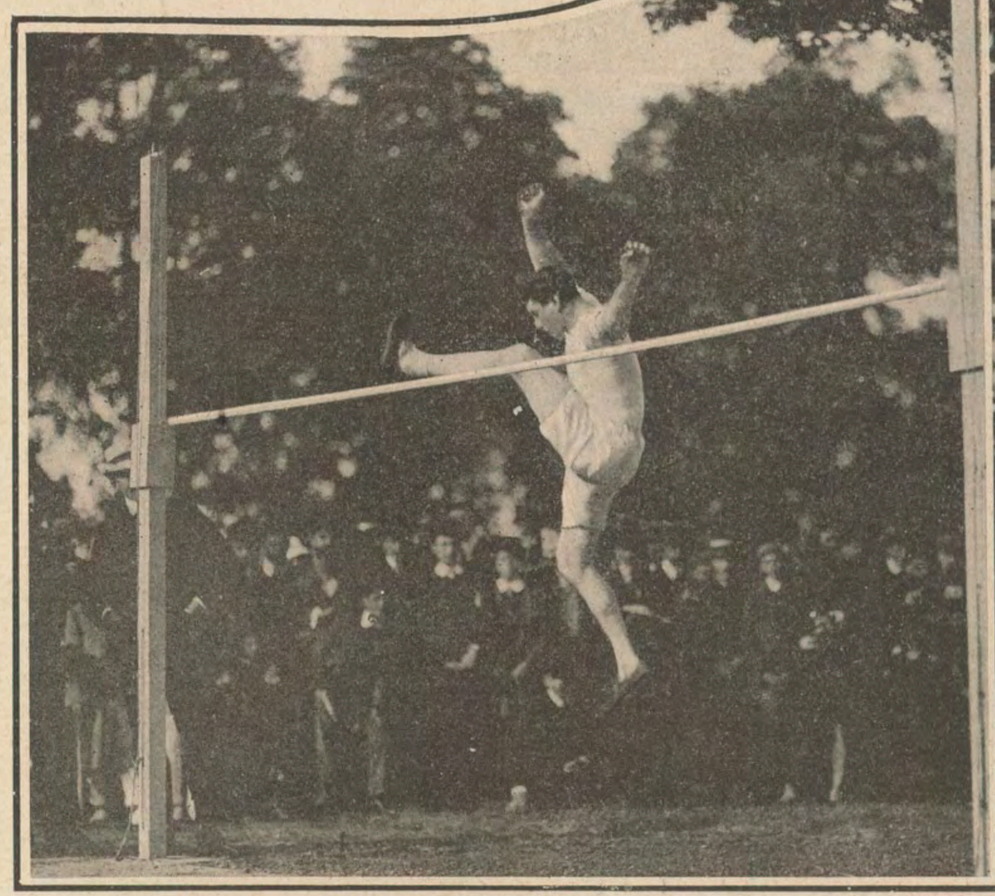
Trousselier, un des favoris de la course, a été victime de la déveine. Ne pouvant plus se classer dans les premiers, il a abandonné dans la forêt d'Orléans.

LA COURSE BORDEAUX-PARIS

L'ARRIVÉE DE VAN HOUWAERT A DOURDAN.

Comme tous les ans, une foule énorme de cyclistes et un grand nombre d'automobiles s'étaient portés au-devant des coureurs jusqu'à Dourdan et se massaient devant l'Hôtel de Lyon où était établi le contrôle. C'est un fouillis presque inextricable, au milieu duquel Van Houwaert a peine à se dégager pour parvenir jusqu'à la feuille sur laquelle il appose une signature rapide. Pendant qu'il monte à bonne allure la dure côte qui mène vers Limours, Ringeval signe à son tour et se précipite à la poursuite de son rival.

Le Stade battu par les Anglais



André battant le record de France.

G. André, du Stade, a réussi à battre le record de France du Saut en hauteur en franchissant 1 m. 79.

Le Saut de Grœnings.

Grœnings, des Polytechnic Harriers, ne put mieux faire que sauter 1 m. 72 et se classa second derrière André.

Pendant qu'au Racing les Anglais étaient battus, ils prenaient leur revanche à la Faisanderie

L'ABONDANCE des matières nous a obligés à passer sous silence dans notre dernier numéro la rencontre Stade Français contre Polytechnc Harriers.. Si nous avions donné la préférence à la réunion R. C. F. contre South-London Harriers c'est uniquement parce qu'à la Croix-Catelan nos couleurs furent victorieuses.

Mais cet échec fut plus qu'honorable. Nos coureurs ne furent pas mis en déroute. Ils succombèrent, mais forcèrent leurs adversaires à s'employer à fond. Il est certain qu'ils avaient à faire à l'un des clubs les plus réputés d'Angleterre et alors qu'il y a quelques années dans les rencontres de ce genre nos voisins triomphaient sur toute la ligne, le lundi de la Pentecôte les Stadistes parvenaient à leur ravir deux trophées.

En 1906, notre club avait été plus heureux en Angleterre où il avait vaincu le Polytechnic Harriers par 5 victoires à 2. Nul doute que l'an prochain ne marque encore un progrès sur les performances accomplies cette année.

Le 100 yards nous a permis d'applaudir l'un des plus beaux sprinters que nous ayons jamais vus. Il s'agit de L. F. Treemer. Le mille fut l'objet d'une promenade pour de Condé Cokson et Jones qui battirent sans le moindre effort A. Rax et Vanson. Il en fut de même pour Holdaway et Long dans les trois milles et pour Davies et Gibbins dans le 400 mètres.

Par contre dans le 110 mètres haies Choisel, du Stade, fit une course très impressionnante, gagnant en 16 s. 4/5.

L'autre succès du Stade fut remporté dans l'épreuve du saut en hauteur. Le jeune André y triomphait en franchissant 1 m. 75 contre 1 m. 72 à Groenings. Encouragé par ce succès, André tentait alors de battre le record de France qui appartenait à Monnier avec 1 m. 76. Et il parvint à sauter au second essai 1 m. 79. Inutile de dire s'il fut acclamé par le Polytechnic Harriers et ainsi récompensé de sa merveilleuse performance. J. M.

L'arrivée du Prix de Saint-Cloud.

Le Prix de Saint-Cloud, handicap de 100 m., est revenu à Giraud (10 m. 50) du M. C. Treemer qui partait scratch a fini quatrième.

L'arrivée des 100 Yards.

La Course des 100 Yards a été gagnée par Treemer (P. H.) en 10 s. 3/5 devant Kiralfy (P. H.), Choisel et Lesieur.

LA SOIREE DE WONDERLAND

Pour la première fois à Paris, nous avons assisté le 24 mai à une exhibition de boxe telle qu'on en voit à Londres aux soirées de Wonderland. Quarante-sept rounds sans knock-out.

Après les matches Pat O'Keeffe-Charlie Allum, Chabrier-Jack Roberts, nous étions en droit de nous demander par quels subterfuges le professeur Lacreuse, organisateur de tous ces events, parviendrait à nous intéresser davantage. Et alors que nous nous le demandions, sans bruit, sans tapage, il organisait une soirée de boxe dont nous conserverons longtemps le souvenir. Il s'attacha à nous donner une reconstitution exacte des soirées de Wonderland, si courues en Angleterre. Empressons-nous de dire qu'il y réussit parfaitement et que jamais encore en France on avait assisté à réunion plus intéressante. Nous y trouvions non-seulement la quantité, mais encore la qualité. Songez donc qu'il y avait quatre matches donnant un total de 47 rounds et qu'aucun homme ne fut knock-outé.

Il est vrai que les pugilistes que nous avons applaudis étaient tous des champions réputés, possédant à leur actif une liste de victoires retentissantes de l'autre côté du détroit. Ils enthousiasmèrent le public par leur énergie, leur endurance et leur science. Nous nous imaginions être transportés en Angleterre et assister à ces séances où défilent à tour de rôle toutes les célébrités de l'art du self-defence qui viennent se disputer âprement la victoire.

Bill Lewis et Joe Barrett.

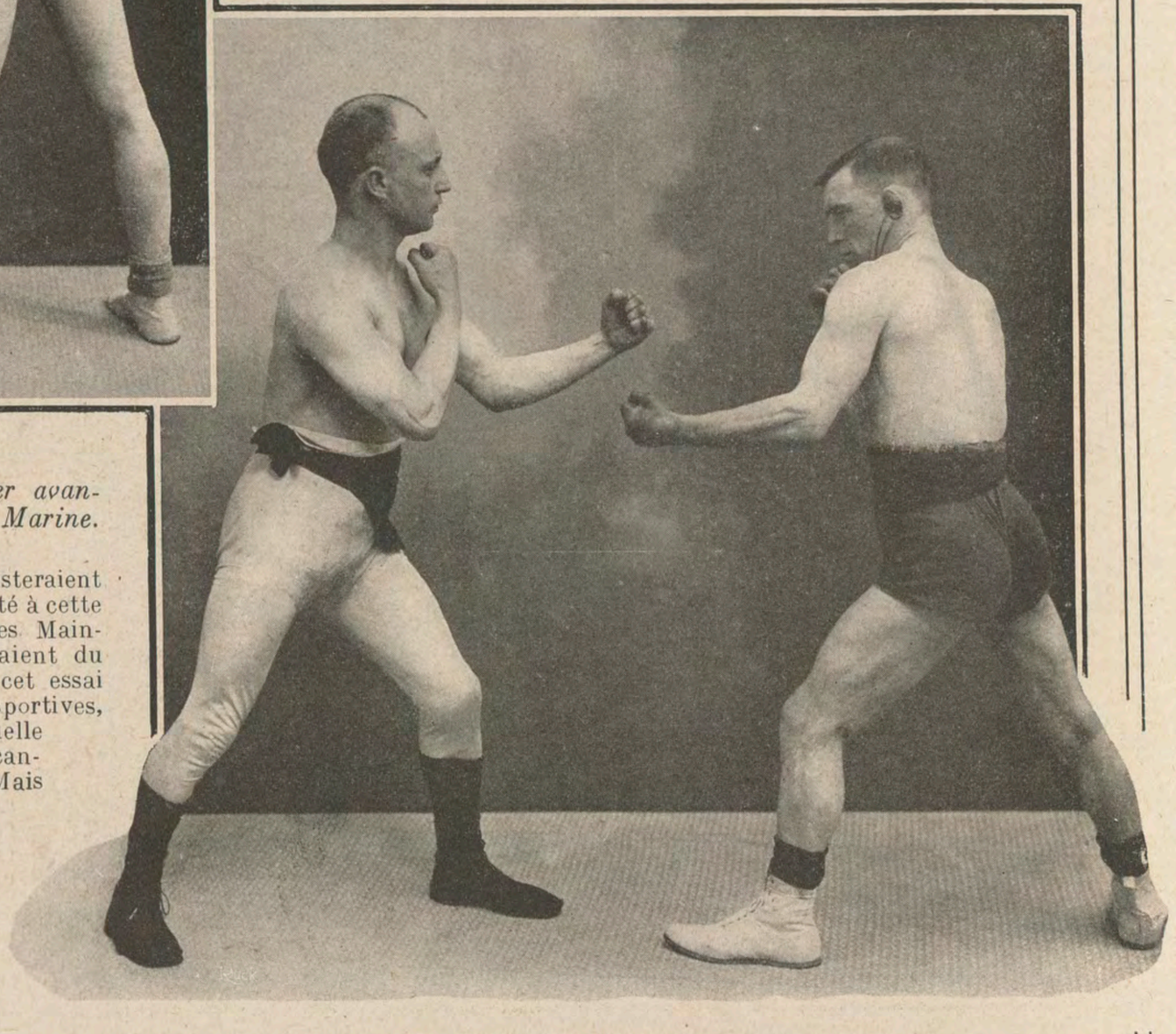
Bill Lewis, champion de l'Est de Londres, a triomphé de Joe Barrett, champion d'Angleterre des 8 Stones.

Bob Scanlon et Gunner Hart.

Le champion nègre, Bob Scanlon, s'est assuré un léger avantage sur Gunner Hart, champion de l'Armée et de la Marine.

Lacreuse voulant faire une tentative, à laquelle n'assisteraient que les dilettantes, n'avait pas donné beaucoup de publicité à cette soirée, sans quoi il aurait refusé des milliers de personnes. Maintenant qu'il s'est rendu compte combien ces contests étaient du goût du public, il renouvellera probablement sous peu cet essai et le grand public pourra venir vivre ces minutse sportives,

On ne peut se faire une idée de la maëstria avec laquelle les rounds ont été menés. Dans le match du négre Bob Scanlon et Gunner Hart, la victoire est revenue au nègre Mais elle fut acquise après tant de difficultés, Gunner Hart fournit une si belle défense que jusqu'au dernier moment l'issue du combat resta indécise. Bob Scanlon, qui avait déjà triomphé de Peter Brown, s'assurait finalement l'avantage aux points. Il est impossible de rendre compte de ce match qui mettait aux prises deux hommes de valeur égale, mais se servant de deux méthodes bien différentes : Bob Scanlon, telle une panthère, procédant par bonds, se précipitait sur son adversaire et l'atteignait au bon endroit; l'autre, très scientifique, se contentait de rester sur la défensive, d'esquiver et de rentrer lorsqu'il le jugeait utile.



Ben Gray et Jimbo Clark.

Deux ennemis irréconciliables. Ben Gray a triomphé aux points de Jimbo Clark après 15 rounds.

La rencontre qui mettait aux prises Bill Lewis, champion de l'Est de Londres, et Joe Barrett, champion d'Angleterre des huit stones, était impatiemment attendue par les amateurs Anglais qui avaient fait le voyage en troupe pour assister à cette belle réunion. Qui triompherait? Les performances des deux fighters étant à peu près semblables, l'indécision était grande. D'ailleurs ce fut la caractéristique de cette soirée : personne, même les compétences les plus autorisées, ne pouvait, avant les combats, dire quel serait le vainqueur. Bill Lewis triompha, parce qu'il avait mené la danse durant les dix rounds, fonçant sur son adversaire qui, certainement beaucoup plus scientifique esquivait admirablement et ripostait avec une grande aisance.

Arthur Ellis et Ted Moore virent prononcer le *draw*. Ils eurent un jeu tellement égal qu'il était impossible de déclarer un vainqueur. Pendant cinq rounds, Ted Moore s'est contenté de recevoir les coups qu'Arthur Ellis, champion de l'Afrique du Sud, lui portait. Au sixième, il prend l'offensive et frappe à son tour. A la dixième reprise, Ellis reprend l'avantage et réussit une série de swings du droit et du gauche qui eussent certainement amené le knock-out chez un autre homme. Mais Ted Moore subit l'attaque sans broncher et cherche moins à esquiver qu'à se faire un jour pour prendre sa revanche. Il réussit quelques beaux coups, mais ne peut triompher du redoutable Sud-Africain.

Quant au match de quinze rounds entre Jimbo Clark et Ben Gray, tous deux poids extra-légers, il fut magnifique. Ces pugilistes qui s'en veulent à mort, qui ne se sont pas adressé la parole tout le temps que dura leur voyage, qui ne voulaient même pas poser ensemble devant l'objectif de notre photographie, avaient une vieille question de rivalité à trancher.

Quatre fois ils s'étaient rencontrés et chacun comptait deux victoires. Avec leurs gants de quatre onces (et pour qui sait ce qu'est la boxe, trente minutes de combat avec des gants aussi légers représentent un effort inoui) ils ne se ménagèrent point, au contraire. Tout à leur désir de triompher, ils ne prenaient même point la peine de parer et on aurait cru voir ces jouets représentant des boxeurs, tant ils se frappaient à tour de rôle avec une régularité plus amusante pour les spectateurs que pour eux-mêmes. Ils eurent alternativement l'avantage, mais sur la fin Ben Gray fit pencher la balance en sa faveur.

En somme, il n'est pas risqué de prétendre que nous n'avons jamais assisté à une soirée aussi passionnante.

JACQUES MORTANE.

Ted Moore et Arthur Ellis.

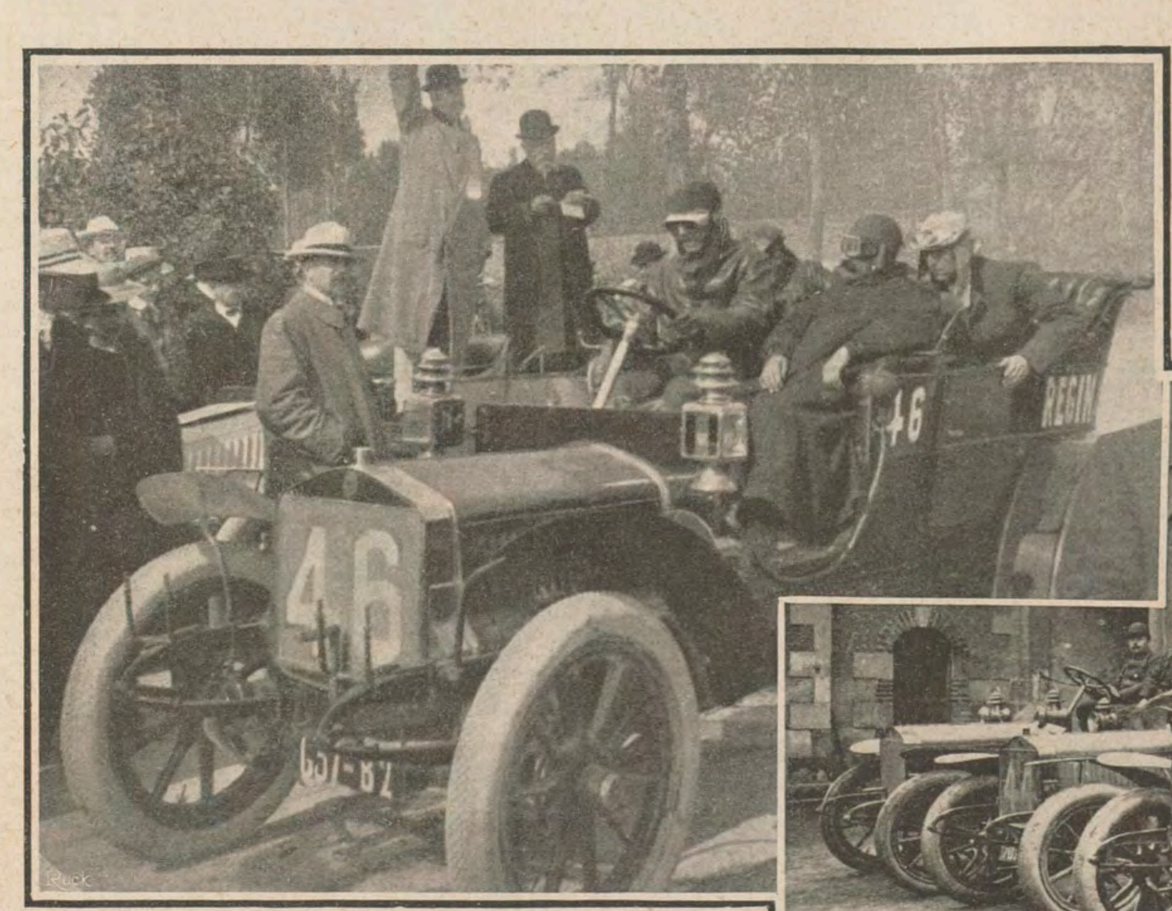
Arthur Ellis, champion sud-africain, et Ted Moore, champion d'Angleterre, ne purent venir à bout l'un de l'autre, et l'arbitre prononça match nul.

LA COUPE DU POITOU

Le vainqueu fut M. Garric fils. Ayant omis d'avertir son père qu'il était engagé, il informa celui-ci par le même télégramme de la course qu'il venait de courir et de la victoire qu'il venait de remporter. Voici une nouvelle qui dût faire plaisir à son père sportsman, et qui en même temps nous prouve que la Regina-Dixi de M. Garric était la vraie voiture de tourisme puisqu'elle appartenait à un client de la marque victorieuse.

Il est bon d'ajouter que sur la liste des partants figuraient les marques les plus connues, habituées des courses et concours.

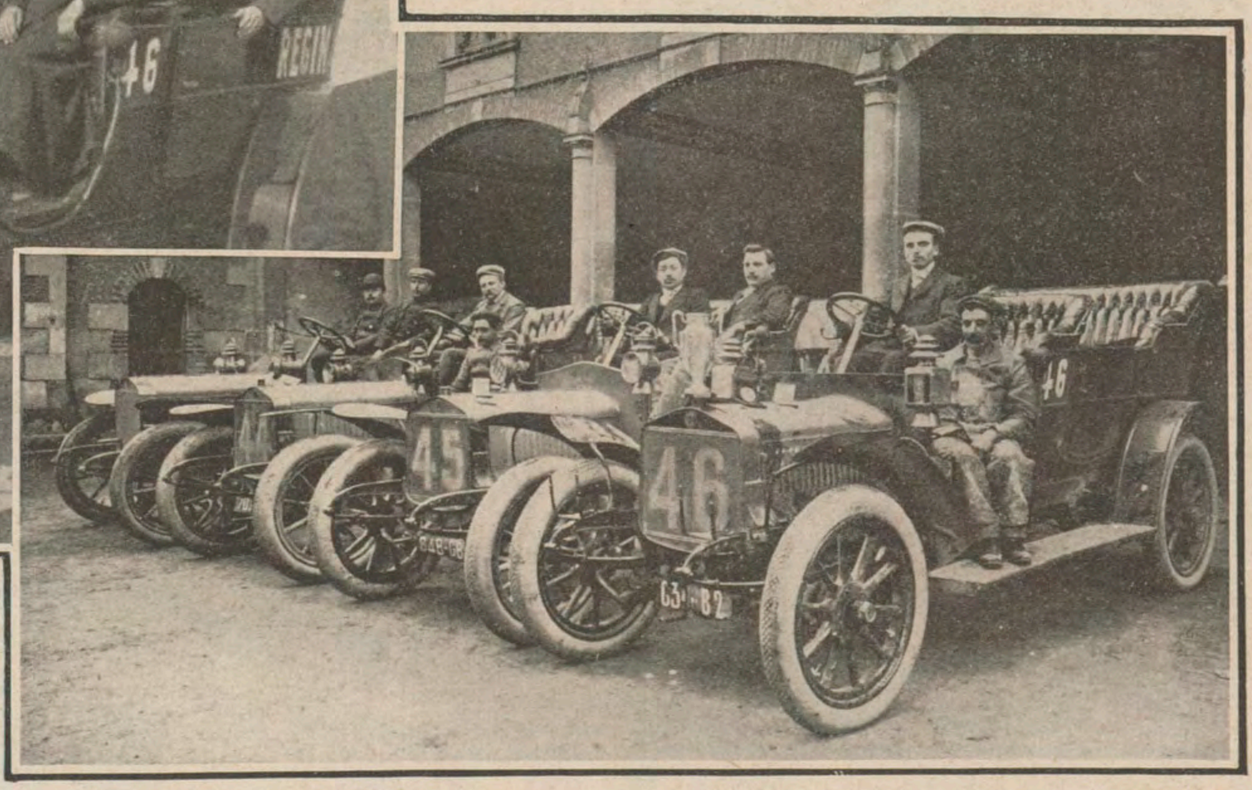
H. P.



M. A. Garric, gagnant de la Coupe du Poitou.

M. Garric, un jeune homme de 20 ans, a gagné sa catégorie et la coupe d'ensemble des voitures.

La Coupe du Poitou, organisée de façon très intéressante en ce que les véhicules supportaient une charge proportionnelle à l'alésage de leurs moteurs a obtenu gros succès. La Coupe d'ensemble des voitures est revenue à l'excellente marque Regina-Dixi, dont les trois voitures sont arrivées première, deuxième et troisième de la 3e catégorie.



L'Équipe des Régina-Dixi.

Les trois voitures Regina-Dixi ont pris les trois premières places de leur catégorie et emporté la coupe d'ensemble des voitures.

LA CINÉMATOGRAPHIE DU COUREUR A PIED

par L. de FLEURAC

Où l'on se rend bien compte de la différence d'action qu'il y a entre un sprinter et un stayer

Les deux séries de photographies que nous publions ci-contre pourraient à la rigueur se passer de commentaires, car ces différentes images sont assez saisissantes dans leur succession pour que quiconque, fut-il même un profane, puisse lire en elles la description exacte des mouvements que fait notre corps lorsque nous courons.

Les deux athlètes qui ont posé devant le cinématographe de l'Institut Marey sont deux types absolument différents et qui personnifient assez fidèlement le coureur de vitesse et le coureur de fond.

Examinons le style de chacun d'eux pour tâcher d'en tirer quelques conclusions pratiques.

La caractéristique du coureur de vitesse, dont les images trapues se trouvent à gauche, est avant tout la force dont les muscles, courts mais épais, fournissent pendant quelques secondes un travail intensif. Les différentes attitudes, les mouvements des bras comme ceux des jambes sont aussi caractéristiques de cette force brutale.

Le corps est à demi penché en avant. La contraction violente des muscles du cou enfonce la tête dans les épaules. Les bras et les jambes dans leurs positions extrêmes sont, malgré tout, près du corps, tant leurs mouvements sont de peu d'amplitude. La jambe en avant à la fin de la foulée dépasse à peine le verticale passant par le genou. L'homme semble n'avancer qu'avec peine et s'arracher du sol pour bondir dans une action lourde et courte. Mais les muscles sont là, énormes, qui le poussent et qui, par leur volume même lui permettent de répéter à des intervalles très rapprochés les différents mouvements qui lui sont nécessaires pour atteindre une grande vitesse.

C'est donc par la répétition rapide de la foulée que procède ce coureur, qui par son poids même, acquiert dans les derniers mètres d'un sprint une rapidité bien supérieure à celle qu'il avait au départ.

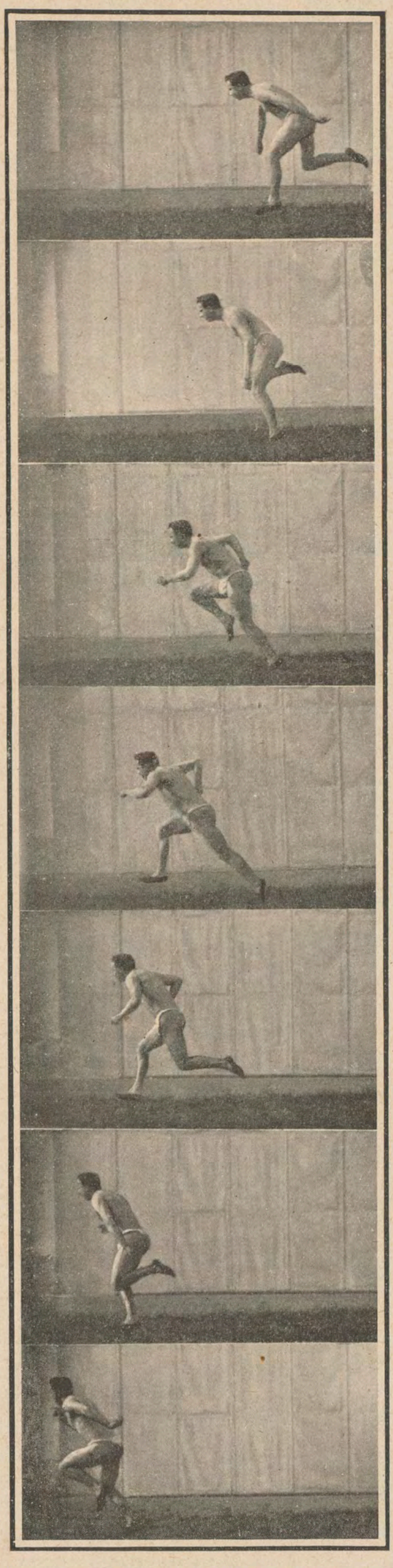
Tout autre est le coureur de fond, qui lui fait pendant. D'une constitution plus frêle, son corps, aux membres longs, a des mouvements d'une grande amplitude qui lui facilitent ses muscles plats.

Chez lui, l'action n'a rien de brutal, elle est toute de souplesse et n'a qu'un but, se répéter lentement, mais régulièrement, pendant un laps de temps plus ou moins long.

Il cherche à couvrir dans une foulée le plus grand espace possible, la jambe en avant faisant, avec la verticale passant par le genou, un angle très prononcé et le pied semblant chercher à l'allonger un peu plus. La jambe en arrière se tend dans sa position extrême de plus en plus, pour prolonger son action en lui donnant toute son efficacité. Le coureur semble à peine toucher le sol et ses bras dans leurs mouvements amples accusent encore cette sensation de vol. Il est du reste un moment de son action où il plane réellement, comme on peut s'en rendre compte dans l'une des photographies ci-contre.

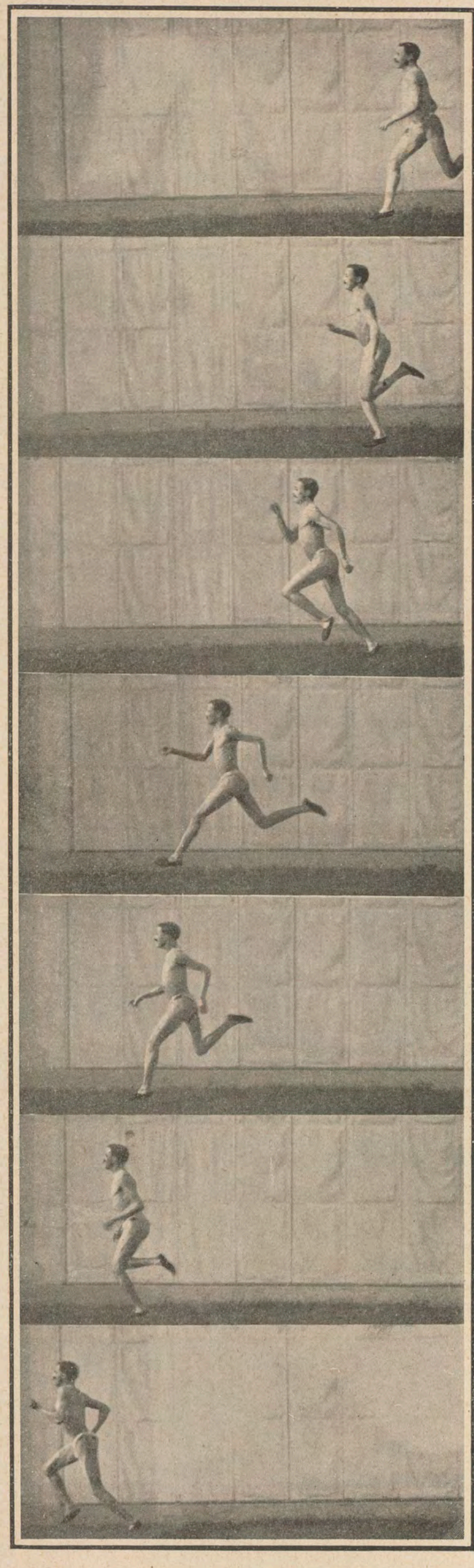
Il est une autre différence frappante entre ce dernier athlète et celui que nous avons étudié plus haut. Elle réside dans la position du corps. Ici le buste est bien droit, alors que dans le précédent exemple il était incliné. La raison en est dûe au rôle immense que joue la respiration dans les coureurs de fonds.

L. de Fleurac.



Le coureur de vitesse.

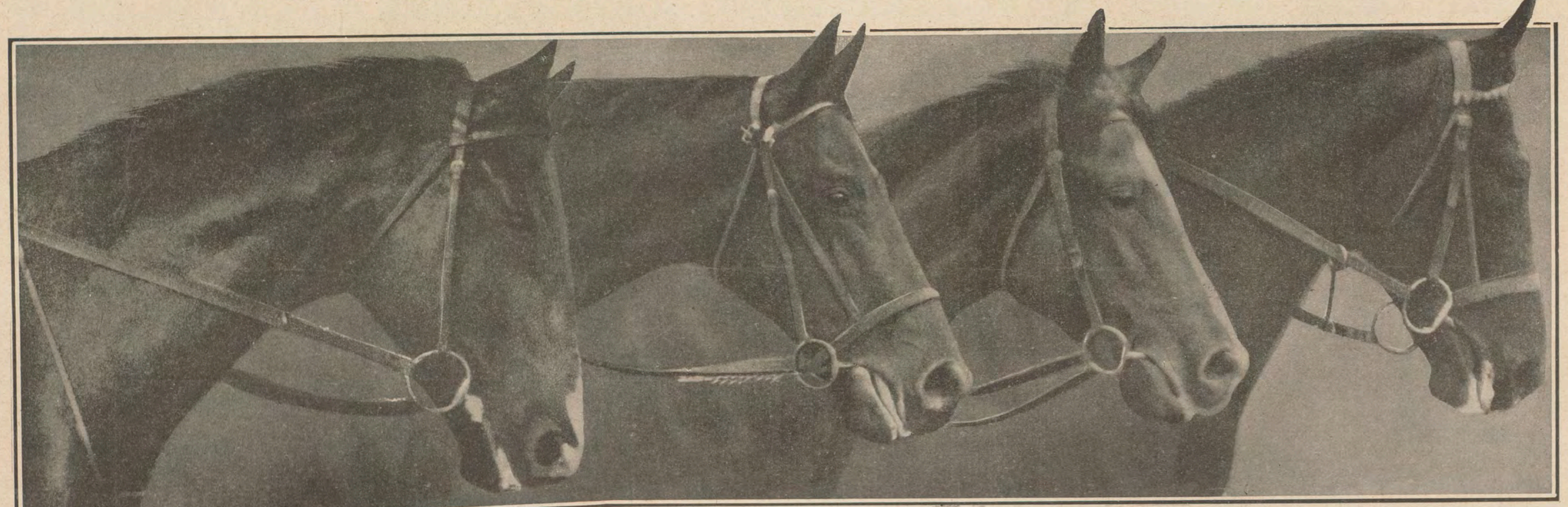
Muscles courts mais épais, capables de fournir pendant quelques secondes un travail intensif. L'action est brutale.



Le coureur de fond.

D'une constitution plus frêle, le coureur de fond a des membres plus longs. Les mouvements ont une grande amplitude. L'action est toute de souplesse.

LE PRIX DU JOCKEY-CLUB



Pernod.

Pernod a réglé cette année tous les trois ans qui lui ont été opposés.

Bravo.

Bravo a fini second dans la Poule des Poulains où il terminait très fort derrière Ouadi-Halfa.

Biniou.

Biniou, après des courses honorables, vient d'accomplir trois performances qui attirent l'attention sur lui.

Ouadi Halfa.

Après avoir été battu par Calomel, Ouadi Halfa a triomphé dans la Poule des Poulains sur 1.600 mètres.

Le Prix du Jockey-Club en 1836 ✦ Les conditions actuelles de l'épreuve ✦ Le héros du double event de Chantilly et de Longchamp ✦ Les concurrents en vue pour demain ✦ Qui gagnera le Blue-Ribbon ?

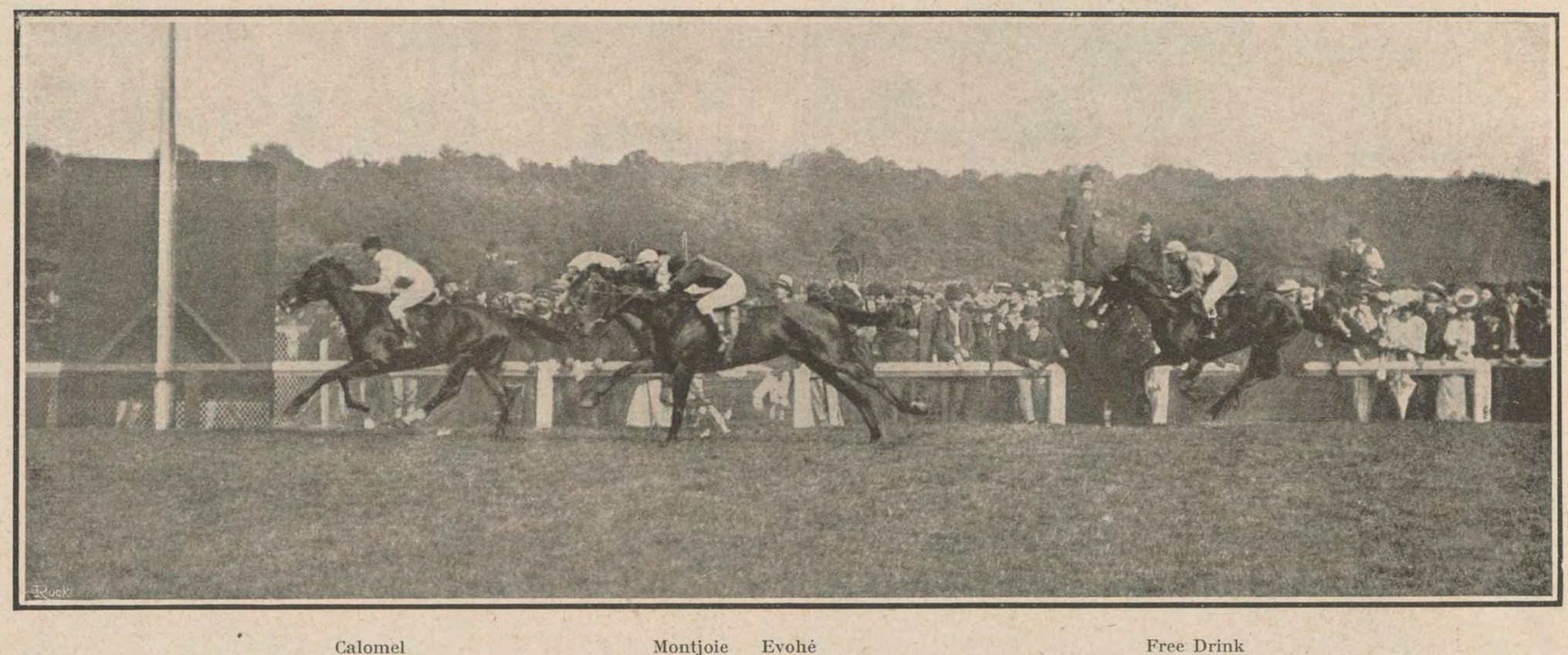
C'est demain, pour la soixante-douzième fois, que va se disputer, sur le champ de courses de Chantilly, le Prix du Jockey-Club. La fondation remonte, en effet, au 24 avril 1839. Son allocation était alors de 5.000 francs. Il se courait sur une distance de 2.500 mètres et était réservé aux poulains et pouliches de trois ans nés et élevés en France: l'entrée était de 500 francs. En cette première année, il fut gagné par Frank, poulain bai, appartenant à Lord H. Seymour, issu de Rainbow et de Verona et monté par Robinson, qui battit Bougham, poulain bai, à S. A. R. Mgr le duc d'Orléans; Belida, pouliche alezane, à M. Auguste Lupin; Icare, poulain bai, à Lord H. Seymour, et Nair, poulain bai, à M. Fasquel. Les conditions actuelles sont quelque peu différentes des primitives : l'allocation, qui a suivi une marche ascendante régulière, s'élève maintenant à 100.000 francs, plus 10.000 francs à l'éleveur du gagnant; l'entrée atteint 1.000 francs et la distance est de 2.400 mètres. Mais l'épreuve est toujours réservée aux poulains et pouliches de trois ans nés et élevés en France : elle constitue ainsi le véritable Critérium national de la génération, tandis qu'au contraire le Grand Prix de Paris est ouvert aux poulains entiers et pouliches de trois ans de toute espèce et de tout pays. L'intervalle de quinze jours, qui sépare ces deux courses sévères, prouve la difficulté de remporter ces deux trophées : il est souvent trop long pour permettre au vainqueur du Jockey-Club d'être maintenu dans la même condition; il est trop court pour que ce vainqueur puisse être repris, puis ramené en état. Aussi depuis 1863, date de la création du Grand Prix, c'est-à-dire en quarante-quatre ans, neuf chevaux seulement ont pu réussir le double event; ce sont : Boïard, à M. Delamarre (1873); Salvator à M. Lupin (1875); Frontin et Little Duck, au duc de Castries (1883 et 1884), Stuart, à M. Donon (1888); Ragotsky, au baron de Schickler (1893); Perth, à M. Caillault (1899), Ajax, à M. Edmond Blanc (1904) et Finasseur, à M. Michel Ephrussi (1905).

Pour l'épreuve de demain, les engagements ont été faits le 4 juillet 1905, réunissant 193 chevaux, parmi lesquels on déplore aujourd'hui l'absence de Calomel et de Sans-Souci II. J'ignore encore la liste exacte des partants; en s'en rapportant aux probabilités, quatre poulains semblent se détacher de l'ensemble des concurrents. Ce sont : Pernod, Ouadi Halfa, Biniou et Bravo. Les deux premiers ont ceci de commun, qu'ils ont fourni une remarquable carrière à deux ans. Cette année, Pernod a réglé tous les trois ans qu'il a rencontrés et notamment Bravo; il n'a échoué que contre deux aînés de classe, Maintenon et King James; mais il n'a pas paru en public depuis bien longtemps. Ouadi Halfa, après avoir été battu par Calomel, a remporté la Poule des Poulains sur 1.600 mètres. Les deux autres, au contraire, ont déjà fait leurs preuves sur la distance de 2.400 mètres : Bravo dans le Derby du Midi, et Biniou, en des conditions plus concluantes, dans le Prix Flying Fox. Ce Biniou, après des courses honorables, vient d'accomplir trois belles performances en devançant Calomel au Tremblay et en se jouant avec désinvolture de Tagliamento à Longchamp et de Mon Général à Saint-Cloud. Bravo, lui aussi, a certainement fait des progrès depuis le jour où il était troisième derrière Pernod dans le Prix Lagrange : il vient de se placer second dans la Poule des Poulains, mais, après une course très dure, il finissait très fort tandis qu'Ouadi Halfa semblait bien près du bout de son rouleau. Toutes réserves faites pour Pernod, il pourrait bien menacer Biniou pour la première place.

A part ces quatre vedettes, d'autres concurrents possèdent des chances qui, tout en ne s'imposant pas au premier examen, n'en ont pas moins leur valeur. Parmi eux, Kalisz vient en première ligne ; après avoir remporté un brillant succès dans le Prix Greffulhe, il a déçu dans le Prix Lupin, les espoirs de ses partisans : il est bon d'ajouter qu'il ne faut tenir aucun compte de cette performance, car il a été monté au pire de ses intérêts : maintenu en queue pendant la plus grande partie du parcours, il a essayé de venir à la corde à travers un peloton compact et a finalement été pris dans la bagarre de la chûte du Roi Hérode. Une réhabilitation de sapart n'aurait donc rien de surprenant s'il est autrement piloté. Mordant, Pitti et Ping Pong peuvent aussi émettre quelques prétentions, qui doivent cependant nous paraître modestes étant donné l'ensemble de leur carrière. En somme l'épreuve semble aussi ouverte que le fut celle des pouliches.

René Riondet.

LE PRIX DE DIANE



Calomel Montjoie Evohé Free Drink

L'arrivée du Prix des Acacias.

Le Prix des Acacias, réservé aux chevaux non engagés dans le Prix du Jockey-Club ni dans le Prix de Diane, s'est couru à Longchamp le 23 mai sur 2.400 m. Calomel, à M. Aumont, monté par Cormack, a triomphé battant d'une longueur Montjoie. Evohé, troisième à une tête.

Le jeudi à Longchamp ✍ Victoire de Calomel ✍ L'écurie Caillault veut prendre une ligne que Cormack ne veut pas donner ✍ Le Prix de Diane ✍ Le triomphe d'un outsider ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

La série de Longchamp s'est terminée l'autre jeudi par une réunion charmante dans son intimité. Deux épreuves ont été spécialement intéressantes : la première, le Prix de Saint-Georges, a permis à Cythère, une excellente pouliche privée de l'engagement du Prix de Diane, d'affirmer une fois de plus sa qualité en triomphant courageusement de Couvrefeu et de remporter ainsi sa quatrième victoire consécutive; la seconde, le Prix des Acacias, réservé aux chevaux n'étant engagés ni dans les Poules d'Essai, ni dans le Prix de Diane, ni dans le Jockey-Club, nous a montré Calomel probablement pour la dernière fois avant le Grand Prix. Il y a fait, du reste, tout ce que ce que son jockey a voulu, mais peut-être pas ce que ses partisans auraient désiré; car il leur a donné une émotion intense lorsqu'à 200 mètres du poteau, il se trouvait encore derrière Montjoie et Free Drink.

Il est vrai de dire que, dès que son jockey l'a sollicité, il s'est détaché avec autorité. Cette course, du reste, a été, pour ainsi dire, une répétition du Prix La Rochette qui s'était couru dix jours auparavant : dans celui-ci, Roi Hérode et dans celle-là, Free Drink, tous deux au même propriétaire, ont mené un train destiné à rendre l'épreuve sévère; enfin, dans le Prix des Acacias, Montjoie a eu pour mission de venir à la rescousse de son compagnon d'écurie, Free Drink. Cette obstination que montrent les représentants Caillault à vouloir prendre une ligne aussi exacte que possible de Calomel, attire forcément l'attention sur cette écurie : il y aurait donc parmi son effectif un cheval jugé digne d'être le rival du crack de M. Au-

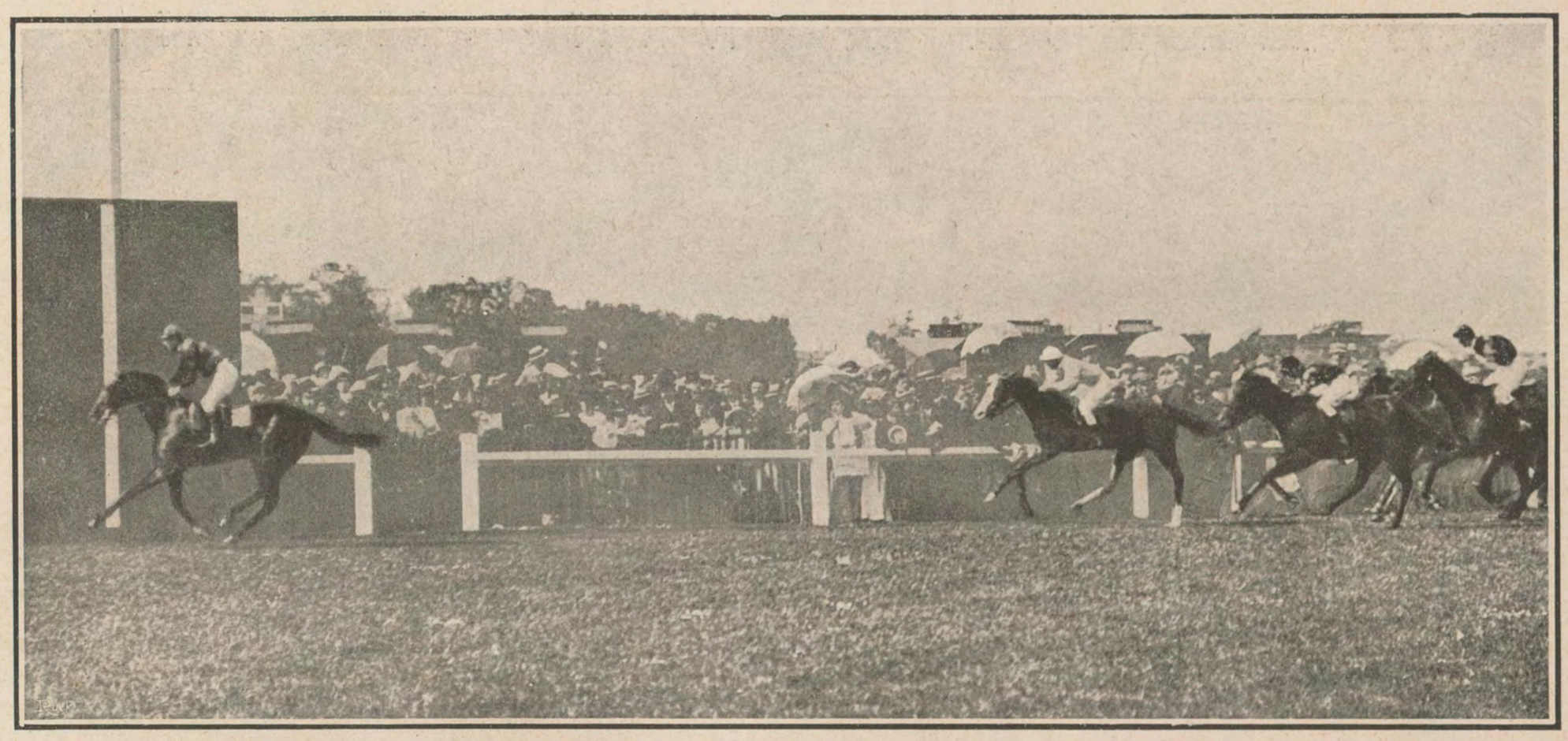
Zahra Olive Foudroyante Anemone II Musotte Saint-Astra Cartolina

L'entrée de la ligne droite dans le Prix de Diane.

Le lot des pouliches qui disputa le Prix de Diane était très nombreux. Dix-huit prirent le départ. Ce fut Saint-Astra qui triompha, rapportant 310 fr. 50 au pesage.

Après la victoire.

Le duc de Gramont, propriétaire de Saint-Astra, causant avec son entraîneur M. Ed. Cunnington, après la victoire inattendue de la pouliche.



Saint-Astra Cartolina La Belle II Anémone

L'arrivée du Prix de Diane (50.000 francs, 2.100 m. Chantilly, 26 mai.)

Cartolina menait dès le départ en compagnie de Musotte devant Saint-Astra, All Mine et La Serqueuse. Entre les tournants, Saint-Astra se rapprochait. Dans la ligne droite, elle lâchait Cartolina et Musotte pour gagner facilement de deux longueurs.

mont. Serait-ce Kalisz? Celui-là même qui, dans le Prix Lupin, après s'être placé volontairement en queue d'un peloton nombreux, s'est obstiné à venir par une route sur laquelle les obstacles prévus et imprévus devaient multiplier les difficultés. Nous en jugerons déjà dans le Jockey-Club. En tout cas, Cormack n'a pas l'air disposé à laisser voir la mesure de Calomel.

Entre ces deux courses pleines d'intérêt, la réunion de Longchamp a été consacrée à la dissection en règle des chances des concurrentes du Prix de Diane. La victoire de Cythère ralliait de nombreux partisans à la cause d'Anémone II qui venait de finir seconde derrière elle. Cartolina, La Belle II trouvaient d'ardents défenseurs. Quant à Second Sight, ses progrès avaient été si nets dans ses différentes sorties, qu'on espérait fortement la voir triompher. Certes, elle n'avait pas été placée dans le Prix Lupin: mais cette performance, disait-on, devait être considérée comme absolument illusoire à cause des bousculades fameuses qui avaient émaillé cette épreuve: Saint Astra, au contraire, n'y avait fini troisième que parce qu'elle avait pu échapper à tous les coups de tampons. Or, c'est là précisément que se trouvait le nœud de l'énigme : St Astra est rentrée ce jour-là avec une forte atteinte, prouvant péremptoirement qu'elle avait été prise comme les autres dans la bagarre.

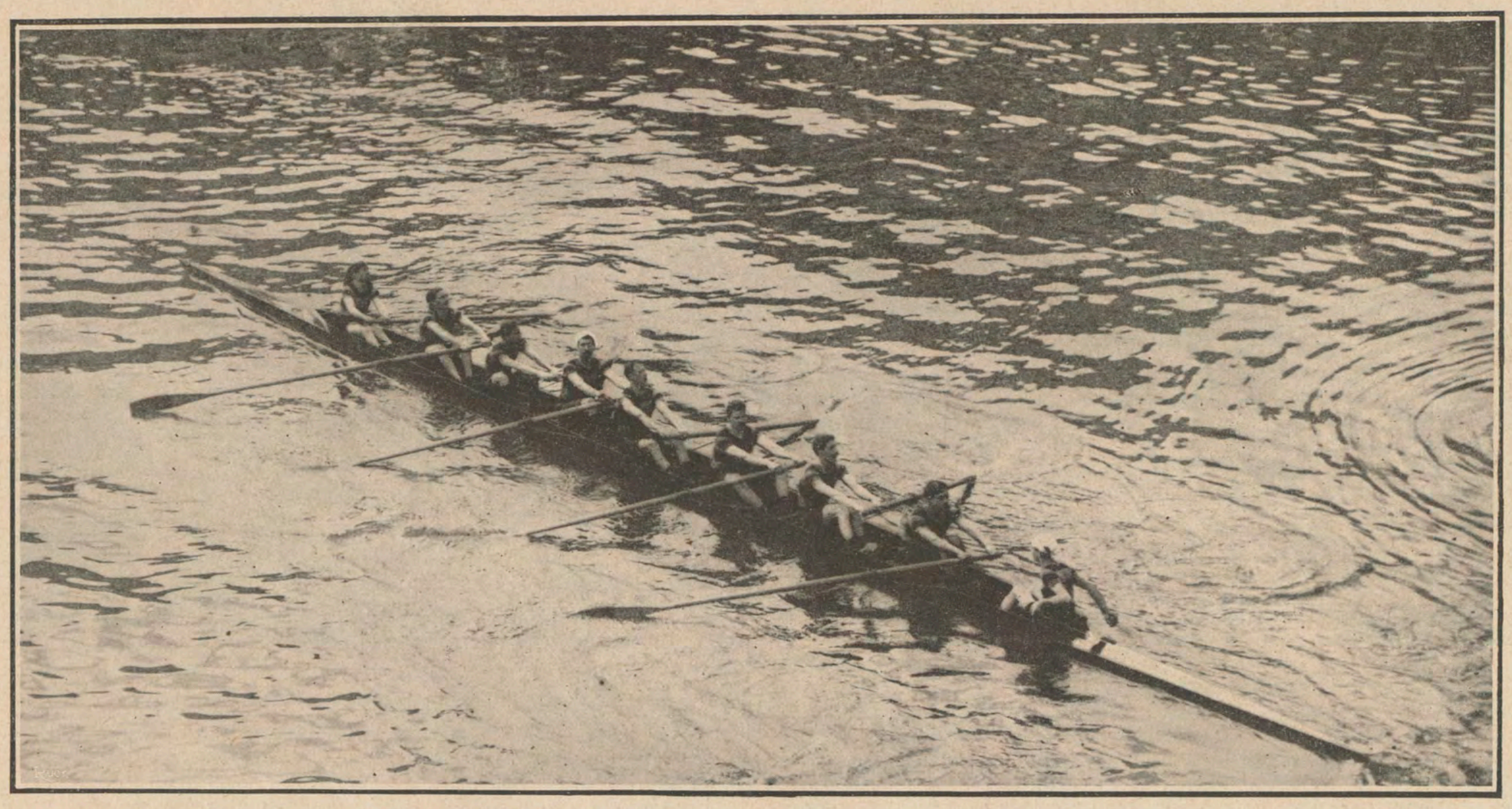
La gagnante du Prix de Diane.

Saint-Astra, par Ladas et Saint-Celestra, au duc de Gramont, montée par Spears, a remporté le Prix de Diane (50.000 francs, plus 8,000 francs à l'éleveur, 2,100 m.).

Finalement, tous ces beaux raisonnements, dont j'avoue avoir fourni ma petite part, ont abouti dimanche à la victoire d'un outsider à 30/1. Et je ne crois pas qu'on puisse accuser la course d'aucune irrégularité. Cartolina a mené un train soutenu, suivie par Musotte, Saint Astra, All Mine. Entre les tournants, Saint Astra venait sur la même ligne que Cartolina; et dans la ligne droite, elle se détachait pour gagner de deux longueurs devant Cartolina, La Belle II, Anémone II, Ad Gloriam et Musotte. All Mine, qui était le grand tuyau de Chantilly, avait été arrêté à mi-parcours par un saignement de nez. Après quelques années d'interruption, le Prix de Diane justifiait ainsi la réputation qu'il possède d'être ordinairement l'apanage d'un outsider. Mais on ne peut pas dire que c'est une mauvaise pouliche qui l'a remporté. Saint Astra, qui est d'une origine tout anglaise puisqu'elle est fille de Ladas et Saint Celestra, avait d'honorables performances à son actif : troisième dans le Prix de Mars, puis non placée dans le Prix Pénélope, elle a battu, à Longchamp, avec une rare facilité, Revanche et Flosshilde; enfin, dans le Prix Lupin elle a terminé troisième derrière Sans Souci II et Pitti. C'est la révélation du Prix Lupin qui a gagné le Prix de Diane. Souhaitons-lui d'avoir une plus belle suite de carrière que sa devancière.

BOIARD.

LE MATCH ROWING-MARNE



L'équipe du R. C. gagnante du 25e match Rowing-Marne.

Le match Rowing-Marne s'est disputé pour la vingt-cinquième fois dimanche dernier. Les deux équipes comptèrent chacune douze victoires. C'est le Rowing qui a triomphé s'adjugeant ainsi son treizième triomphe et battant la Société Nautique de la Marne par 10 longueurs. Les 6 kilomètres en 18 m. ce qui bat le record de la course établi l'an dernier par la Marne avec 18 m. 35 s.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Nous nous félicitions dans notre dernière causerie des circonstances heureuses qui nous semblaient devoir favoriser une nouvelle campagne d'affaires jusqu'au cœur de l'été ! Nous avions compté sans un facteur puissant qui fait ombre à notre tableau.

On annonce qu'aux Etats-Unis et dans plusieurs pays exportateurs de céréales, la prochaine récolte sera sinon mauvaise, du moins médiocre. Pour l'Amérique, le fait serait gros de conséquences, mais dans ce pays de spéculation, on a dû amplifier la nouvelle, car la Bourse de New-York a accusé une baisse sensible.

On n'a pas oublié la dernière crise de New-York, dite crise des Chemins de fer, parce qu'elle a eu pour causes les dépenses exagérées des grandes Compagnies de l'Union. La crise passée, il reste à New-York de grands besoins monétaires. Si la récolte est bonne, ces besoins se trouveront satisfaits; si elle est mauvaise, il faudra vendre beaucoup de bons titres pour se procurer de l'argent.

La place de Paris en souffrira moins que les autres, mais notre campagne d'affaires sera troublée et nous subirons le contre-coup indirect de la baisse qui règnera à New-York.

Il est vrai que la récolte en Amérique sera peut-être beaucoup meilleure qu'on ne le dit. En tous cas, on la proclame très bonne en Russie, ce qui nous semble une prévision un peu prématurée. Rien ne serait plus favorable pour le grand Empire des Tsars qu'une bonne récolte venant réparer les manques des dernières années.

Pour l'instant, le marché de Paris se recueille, chez nous les conditions générales sont bonnes, il attend des certitudes de l'étranger et surtout celles de New-York avant de prendre de nouvelles positions.

Nous disons ces choses dans la *Vie au Grand Air* parce que, nous le répétons, les abonnés de ce journal appartiennent en grande majorité à un monde qui connaît les affaires et qui y participe. Leurs lettres ne le prouvent chaque jour ainsi nous avons autrefois parlé des *Motor Cab*. Plusieurs demandes de renseignements nous arrivent auxquelles nous voulons répondre ici.

Les résultats de l'exploitation dépassent beaucoup les chiffres prévus. D'après les calculs faits, on devrait avoir, après cinq mois d'exploitation, 190 voitures en service et une recette en bénéfice net de 36 shillings par jour et par voiture. On a 230 voitures en service et les expéditions de voitures neuves par la maison Renault dépassent les contrats. Au lieu de 36 shillings par voiture et par jour, le bénéfice net moyen atteint chaque jour des moyennes de 45 et 48 shillings. Celle de la journée du 14 mai s'élevait à 55/3.

Ces résultats sont très encourageants ; aussi parle-t-on de la fondation par le même groupe d'une Société de Cabs automobiles à New-York avec la collaboration de M. Vanderbilt.

Ceux de nos lecteurs que ces affaires intéressent feront bien de lire la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* qui leur sera envoyée en abonnement d'essai gratuit sur leur demande. La *Revue Internationale* donne les détails les plus circonstanciés sur les affaires de l'étranger et en particulier sur les affaires anglaises, canadiennes, américaines, mexicaines, brésiliennes, etc. Ses abonnés ont réalisé, depuis quatre ans, de beaux bénéfices sur les entreprises de ces pays, relativement neufs, où l'argent se place sûrement à plus gros intérêts qu'en France, parce qu'il est employé à des entreprises très productives.

Nous l'avons prouvé en recommandant à nos lecteurs d'acheter au-dessous du pair des obligations 5 0/0 de grandes entreprises d'utilité publique : Sociétés de force électrique et de Tramways de Mexico, de Rio-de-Janeiro, de Puebla... Ces sociétés ont poursuivi leurs installations de forces d'eaux, commencé leurs exploitation et les résultats ont dépassé l'attente des fondateurs. Disons que ces fondateurs sont des hommes spéciaux dans ce genre de travaux, des ingénieurs canadiens dont l'éducation s'est faite depuis longtemps dans les grandes entreprises de houille blanche de leur pays. Les Sociétés qu'ils ont fondées sont canadiennes, enregistrées à Montréal et soumises aux lois anglaises, ce qui est une garantie de plus.

Ces entreprises sont tellement prospères que nous arrivons aujourd hui à recommander leurs actions.

Leurs obligations constituent des placements de premier ordre à 5 0/0.

PETITE CORRESPONDANCE

Goliath 140. — *Les obligations 4 0/0* Union des Tramways *sont plus solides que jamais puisqu'au lieu de distribuer en dividendes les bénéfices du dernier exercice, on les a mis en réserve. Ils sont une garantie de plus pour les obligataires, car il est prouvé que les tramways de Tiflis ne causeront pas une perte sensible à la Société. Donc au lieu de penser à vendre vos obligations, achetez-en, au contraire, car, aux cours actuels, elle vous rapporteront 4 fr. 70 0/0 et vous aurez une large marge de plus-value que la cote franchira certainement plus tard.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris.— H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.